



RFZ ENDURO 150

Félicitations !

Vous venez d'acquérir une **Minicross RFZ Enduro 150**, à vous l'aventure !

Ce manuel vise à vous donner toutes les informations nécessaires à la bonne utilisation, entretien et le cas échéant réparation de votre moto.



Bien que ce document contienne les informations les plus récentes disponibles au moment de l'impression, il peut ne pas refléter de petites modifications apportées ultérieurement à ce modèle.

Bien entendu, ceci ne remplace pas les conseils de votre concessionnaire, qui sera toujours le plus à même de vous conseiller et vous aider dans toutes les circonstances.

Bon ride !

Apollo Motors

Contraintes légales	3	Éléments du Moteur.....	28
Charte aux conditions de ventes.....	4	Préambule - Dangers.....	28
Déclaration des produits.....	6	Le carburateur.....	29
Garanties légales.....	6	Le filtre à air.....	29
Informations de sécurité.....	7	Bouchon de réservoir d'huile.....	30
Aptitudes de pilotage.....	9	Allumage.....	31
Présentation de la marque	10	Bougie.....	31
Présentation du produit	11	CDI.....	31
Localisation des éléments.....	14	Bobine d'allumage.....	32
Montage et Mise en service	16	Entretien	33
Les éléments à monter.....	16	Réglage du carburateur.....	33
Outils nécessaires.....	17	Réglage des soupapes.....	33
Montage.....	17	Entretien du filtre à air	34
Mise en service.....	17	Vidange de l'huile moteur	35
Préparation de la moto avant de rouler	18	Roues et pneus.....	35
Rodage.....	22	Pneus.....	37
Les éléments fonctionnels du véhicule	24	Freins.....	38
Pièces principales.....	24	Logistique.....	42
Robinet d'essence.....	24	Nettoyer la moto.....	42
Commande de starter.....	25	Stocker la moto.....	43
Commande d'arrêt moteur.....	25	Remise en fonctionnement de la moto.....	44
Levier de frein avant.....	26	Transporter.....	44
Poignée d'accélération.....	26	Utilisation	45
Levier d'embrayage.....	26	Démarrer la moto	45
Sélecteur de vitesse.....	27	Technique de freinage	46
Pédale de frein arrière.....	27	Dépannage de base	48
Kick.....	27	Dépannage général.....	48
Béquille.....	28	Démarrage difficile.....	48
		Freinage insuffisant.....	49
		Défaut de fonctionnement de l'embrayage.....	49
		Entretien Mécanique	50
		Carnet d'entretien.....	50

// Charte aux conditions de ventes

CHARTRE RELATIVE AUX CONDITIONS DE VENTE, DE CESSION, DE LOCATION ET D'UTILISATION DES ENGINs MOTORISÉS NON RÉCEPTIONNÉS SOUMIS À L'ARTICLE L. 321-1-1 DU CODE DE LA ROUTE

Décret n°2009-911 du 27 juillet 2009 relatif aux conditions de vente, de cession et de location de certains engins motorisés (engins à moteur non réceptionnés dont la vitesse par construction peut dépasser 25 km/h, tels que mini-motos, moto-cross, pit bike, dirt bike ou quads)

Acquisition :

1. Le professionnel ne peut vendre ou céder aucun des véhicules concernés par la présente charte à un mineur. Il ne peut les louer à un mineur de moins de 14 ans.

2. Le professionnel doit expliquer à l'usager le maniement de l'engin et le fonctionnement des commandes.

3. Le propriétaire d'un engin motorisé devra obligatoirement :

a) Déclarer celui-ci, dans les quinze jours suivant son acquisition, auprès des services du ministère de l'Intérieur, soit par voie postale, soit par voie électronique à partir du site internet www.interieur.gouv.fr, qui lui délivreront un récépissé et, s'il s'agit de la première acquisition de l'engin, un numéro d'identification ;

b) Faire graver le numéro sur une partie inamovible de l'engin ;

c) Faire apparaître le même numéro sur une plaque fixée en évidence ; cette plaque pourra être retirée temporairement dans le cadre d'une pratique sportive.

4. Les engins motorisés visés par la présente charte ne peuvent en aucun cas circuler sur les voies ou dans des lieux ouverts à la circulation publique ou au public. Un tel usage est formellement interdit par le code de la route. Ils ne pourront être utilisés dans le cadre de randonnées ou promenades empruntant des voies privées (routes, chemins, sentiers, layons...), ni circuler en hors piste sur des espaces naturels. Ces engins doivent impérativement circuler sur des circuits, des parcours, des terrains à usage sportif définis par le code du sport (art. R. 331-21) ou des terrains adaptés. Ces derniers doivent :

a) Être exclusivement réservés à l'utilisation des engins visés par la présente charte ;

b) Être réalisés avec des matériaux naturels tels que, notamment, le sable et la terre ;

c) Être aménagés de telle façon que les bosses et les sauts ne puissent pas permettre au véhicule de s'élever de plus de 50 cm du sol et d'atteindre une vitesse supérieure à 50 km/h ;

d) Être pourvus d'un sens de circulation ;

e) Être dépourvus de tout obstacle ou élément susceptible de présenter un risque particulier pour les utilisateurs ; les obstacles situés autour du terrain doivent être munis de protections permettant d'absorber les chocs ;

f) Offrir une protection par clôture ou obstacles naturels aux éventuels emplacements réservés au public et maintenir ceux-ci à l'extérieur de l'aire d'évolution des engins. Par exception au b, des terrains adaptés plats et bitumés peuvent accueillir des activités basées exclusivement sur la maniabilité des véhicules et en aucun cas sur la vitesse.

5. Par exception au point 4, un usage est admis sur des terrains privés à des fins professionnelles liées à des activités agricoles, pastorales ou forestières par les propriétaires des terrains ou leurs ayants droit, à l'exception des secteurs protégés par arrêté municipal ou préfectoral.

6. Les mineurs de moins de 14 ans ne peuvent utiliser ces engins que dans le cadre des activités organisées par une association sportive agréée (notamment la Fédération française de motocyclisme Français ou l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique) : apprentissage de la moto, entraînement, compétition, loisirs.

7. Le port d'équipements de protection est indispensable :

- casque intégral composé d'une seule pièce ;
- vêtements de protection en matière résistante couvrant jambes, torse et bras ;
- gants en matière résistante ;
- chaussures montantes couvrant au minimum la malléole.

8. Le bon état mécanique de l'engin doit être vérifié avant chaque utilisation.

9. Le propriétaire d'un engin doit veiller à être couvert par une assurance garantissant les dommages corporels et matériels qu'il pourrait causer à autrui lorsqu'il pilote l'engin. Il doit vérifier par ailleurs que les personnes à qui il loue ou prête son engin sont couvertes de la même manière, soit par l'assurance qu'il a souscrite, soit par une assurance souscrite par l'utilisateur. S'agissant de la couverture du conducteur, celle-ci n'est pas formellement obligatoire mais est vivement recommandée.

// **Déclaration des produits**

Les *mini-motos* sont des engins de loisirs qui ne sont pas soumis au régime de la réception au sens du Code de la route. Elles ne sont donc pas destinées à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique, mais sur des terrains spécialement conçus à cet effet (circuits agréés, terrains privés).

Bien que certains modèles ciblent un public très jeune, y compris des enfants, la loi interdit tout usage des mini-motos par un mineur de moins de 14 ans si l'engin peut dépasser la vitesse de 25 km/h. Il en est de même pour la location.

Les seules exceptions prévues à cette règle concernent un usage dans le cadre d'une *association sportive agréée (FFM, UFOLEP)*.

Les propriétaires d'une mini-moto pouvant par construction dépasser 25 km/h doivent déclarer leur engin auprès de la préfecture afin de se voir délivrer un numéro d'identification. Ce numéro doit être gravé sur une partie inamovible du véhicule et également apparaître sur une plaque fixée en évidence.

// **Garanties légales**

Conformément aux dispositions du Code de la consommation applicables aux acheteurs consommateurs, la Société est tenue de livrer un bien conforme.

Le Client peut décider de mettre en œuvre la garantie contre les vices cachés de l'objet dans les conditions des articles 1641 et suivants du Code civil.

Il faut que le vice en question rende le véhicule inutilisable. Par exemple, un problème de plaquette de freins ne pourra pas être pris en compte.

Par ailleurs, le fait qu'un véhicule ne démarre pas à sa première utilisation ne constitue pas un vice caché en soit, le Client devant toujours prouver la raison pour laquelle le véhicule ne démarre pas.

Au surplus, le vice doit être constaté par un expert automobile agréé, afin qu'il détermine si le vice est antérieur ou non à la vente.

En cas d'exercice, par le Client, de la garantie légale de conformité ou de la garantie contre les vices cachés, la Société remboursera le Client ou procèdera au remplacement du produit concerné.

Le Produit visé par la demande du Client devra être retourné à la Société dans son emballage d'origine, neuf et non utilisé.

En tout état de cause, le Client ne pourra obtenir le remboursement ou le remplacement du Produit, que si le défaut de conformité ou le vice caché est avéré et constaté par la Société, dans les conditions précitées.

Le Client est informé que :

- (i) tous les défauts d'un véhicule ne sont pas couverts par les garanties légales de conformité et vices cachés ;
- (ii) certaines pièces s'usent plus rapidement que d'autres et nécessitent des réparations ou des remplacements réguliers (telles que les plaquettes de frein, les pneus, la batterie, les disques de freins, le système d'échappement, l'embrayage...)

// Informations de sécurité

- 1.** Il est strictement interdit de rouler sur la voie publique ou dans des lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec ce véhicule non homologué voie publique. Un tel usage est formellement interdit par le code de la route. Ce véhicule doit impérativement circuler sur des circuits fermés et privés et/ou des terrains à usage sportif définis par le code du sport (art. R. 331- 21) ou des terrains adaptés.
- 2.** L'utilisation du véhicule est réservée pour l'apprentissage de la moto et la compétition sportive.
- 3.** La présence d'un adulte est obligatoire lorsqu'un mineur de plus de 14 ans utilise le véhicule. Ce véhicule est interdit à un enfant de - de 14 ans sauf dans le cadre des activités organisées par une association sportive agréée (notamment la Fédération française de motocyclisme ou l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique) : apprentissage de la moto, entraînement, compétition, loisirs et sous la responsabilité d'un adulte.
- 4.** Cette moto est conçue pour une utilisation par un conducteur seul expérimenté. Vous ne devez en aucun cas tenter de transporter un passager. Il est obligatoire d'utiliser une remorque ou un camion pour déplacer ce véhicule sur la voie publique.
- 5.** Vous devez être de nature athlétique et en bonne condition physique pour faire de la moto en toute sécurité.
- 6.** Vous devez obligatoirement porter du matériel de protection, un casque homologué adapté à votre taille, des lunettes de protection, des genouillères, des bottes de moto et des gants. Vous ne devez jamais porter des vêtements amples qui risquent de se prendre dans les pièces en mouvement de la moto.
- 7.** Un entretien régulier est primordial pour assurer la sécurité et la fiabilité de la moto. Merci de procéder aux vérifications indiquées dans ce manuel avant toute utilisation.
- 8.** Ne démarrez jamais la moto dans un lieu fermé à cause des effets toxiques du monoxyde de carbone. Il peut provoquer l'évanouissement et même la mort. Coupez toujours le moteur lorsque vous remplissez le réservoir de carburant. Ne pas fumer, ni approcher de flamme quand vous mettez de l'essence.
- 9.** Ne consommez, en aucune circonstance, de l'alcool, de la drogue ou toute autre chose qui pourrait compromettre votre comportement physique sur la moto.
- 10.** Le propriétaire de la moto doit veiller à être couvert par une assurance garantissant les dommages corporels et matériels qu'il pourrait causer à autrui lorsqu'il pilote l'engin.
- 11.** Ne jamais retirer les protections de sécurité des parties tournantes et chauffantes.
- 12.** Vous devez tenir compte du niveau de vibration important généré par l'usage de la moto.

// Aptitudes de pilotage

L'aptitude au pilotage change considérablement d'une personne à l'autre; l'âge et la taille ne sont pas les seuls facteurs.

- La **CAPACITÉ PHYSIQUE** est une considération importante. Par exemple, les pilotes doivent être assez grands pour tenir le véhicule droit, tenir confortablement sur la selle avec les deux pieds touchant le sol. Ils doivent également pouvoir facilement atteindre et actionner les freins, l'accélérateur, et toutes autres commandes.

- La **CAPACITÉ SPORTIVE** est nécessaire pour piloter une minicross. Équilibre et endurance sont notamment importantes afin de pouvoir piloter sereinement une minicross.

- La **MATURITÉ MENTALE ET ÉMOTIVE** sont des conditions pour un pilotage sûr. Maîtriser ses nerfs, prendre des décisions logiques rapidement et éviter les prises de risques inutiles restent la meilleure manière de ne pas avoir d'incidents

Si vous pensez être prêt à utiliser sans risque votre Minicross, assurez-vous d'avoir lu soigneusement et compris ce manuel. Soyez en outre sûr d'avoir un casque ainsi que tout autre équipement de sécurité approprié.

Présentation de la marque



Apollo Motors est un fabricant Français de Mini motos & Mini cross créée en 2005 par une équipe de passionnés qui décide de fabriquer leurs propres motos. Depuis, ces motos évoluent en performance, fiabilité et maniabilité chaque année.

Apollo Motors propose aujourd'hui un catalogue complet de véhicules de loisir allant des Motos type Pit bike ou enduro, aux quads en passant par les draisiennes et les véhicules électriques pour enfants.

Chez **Apollo Motors**, nous faisons toujours le maximum pour nos clients et nous sommes heureux de vous offrir :

- **Un réseau de plus de 400 revendeurs** dans l'hexagone spécialisés dans le monde du 2 roues ;
- Plus de **30 000 pièces en stock** dans notre entrepôt Français. Vous ne serez jamais pris au dépourvu !
- **Une équipe d'experts** à votre disposition de 10H00 à 18h00 du lundi au vendredi. Nous répondons à toutes vos interrogations, de la plus simple, au montage le plus complexe ;
- La garantie de pièces d'origine Apollo Motors.

Présentation du véhicule

Avec cette nouvelle gamme de motos «RFZ», Apollo Motors change de dimension et d'esthétique afin de proposer des motos proches de celles du championnat du monde de motocross.

“ Fini les Pit Bikes et autres Dirt Bikes : VIVE LA MINICROSS ! ”

La RFZ Enduro a été créée sur la base du prototype des motos de course du championnat de France de Pit Bike d'Alex Barbosa et Théo Bazerque. Apollo est parti d'une moto de course pour en faire une moto de série performante et à moindre coût !

Elle est équipée du même cadre et donc de la même géométrie que la moto de course, elle est complètement différente des autres mini-motos : la position des repose-pieds, la finesse du cadre vous donneront l'impression d'être sur une 250cc !

Cette version «Enduro» est équipée de grandes roues 14" à l'arrière et 17" à l'avant, grâce à celles-ci la moto sera plus haute et vous apportera plus de confort. Elle est équipée d'une optique avant pour utiliser la moto lorsque la luminosité sera à son plus bas, elle est livrée quand même avec une plaque avant en plastique si vous ne voulez être qu'en mode compétition !

Le kit plastique des modèles RFZ a été développé en France dans les bureaux d'Apollo en étroite collaboration avec les pilotes : ligne de poutre ultra fine, liberté de mouvement maximale, sans aucun compromis pour le placement des composants, tout lui va comme un gant. L'intelligence de conception du nouveau kit plastique se ressent dès que l'on s'assoit sur la moto. Après les premiers tours, on réalise la réelle ampleur que génèrent toutes ces différences.

La nouvelle selle RFZ a la particularité d'être extrêmement fine, ce qui facilite le maintien de la moto avec les jambes. Cette selle est complètement indépendante des plastiques et peut donc se démonter en moins de 30 secondes grâce à un système de démontage rapide par le dessus.

Le guidon Fatbar RFZ de 28,6mm a été spécialement conçu pour le châssis de la RFZ. Avec son galbe unique et sa haute résistance, vous voilà aux commandes d'un avion de chasse.

Cette RFZ est équipée des toutes nouvelles suspensions VOLT, la fourche et l'amortisseur ont été développés en France pendant plus d'un an avec un préparateur de renommée.

Fini les crevaisons, cette moto est équipée d'un gripster de roue à l'arrière pour bloquer la chambre à air et éviter les arrachements de valves ! Côté moteur, Apollo collabore avec l'usine YX et utilise le moteur 150 qui peut démarrer en prise. Pour faire fonctionner ce moteur au meilleur de sa puissance, Apollo utilise le carburateur Mikuni PZ26 utilisé par l'ensemble des marques de mini. Apollo a tout spécialement fait le choix de la taille des 2 gicleurs et de l'aiguille en fonction des cylindrés des moteurs, pour être certain d'avoir le réglage optimal !

Caractéristiques techniques

MOTORISATION

TYPE MOTEUR	YX Monocylindre 4T
CYLINDRÉE	150cc
REFROIDISSEMENT	Air
MISE EN ROUTE	Kick
TRANSMISSION FINALE	Chaîne 428 KMC renforcée
TRANSMISSION	4 rapports [N-1-2-3-4]
ALLUMAGE	Allumage CDI microprocesseur
VITESSE MAXIMALE	90 à 100 km/h
CARBURATEUR	Mikuni Pz26 avec filtre à air cornet
CARBURANT	SP 98
ALÉSAGE	56mm
CAPACITÉ D'HUILE	900ML
EMBRAYAGE	Multidisque en bain d'huile
DÉMULTIPLICATION	Couronne 41 dents, Pignon 14 dents

PARTIE CYCLE

SUSPENSION AVANT	VOLT V1 - 770 mm USD, diam 33 mm
SUSPENSION ARRIERE	VOLT V1 - 350 mm
BRAS OSCILLANT	Cross acier, monté sur cages à aiguilles
FREIN ARRIERE	Frein à disque 190mm, étrier à simple piston
FREIN AVANT	Frein à disque 200mm, étrier à doubles pistons
ECHAPPEMENT	Aluminium VOLT
RÉSERVOIR	4,7L
ROUE AVANT	Jante acier 17" noire, pneu cross
ROUE ARRIERE	Jante acier 14" noire, pneu cross
CADRE	Chassis central tubulaire en tubes profilés
POIGNÉES	Apollo
SELLE	Volt démontable par le dessus
DÉBATTEMENT AVANT	200mm
GUIDON	Fatbar 28,6mm en acier
MODÈLE	Dirt/Pit Bike

DIMENSIONS

HAUTEUR DE SELLE	850 mm
EMPATTEMENT	1280mm ±10 mm
POIDS	75 Kg
GARDE AU SOL	270mm
CHARGE MAX	120 Kg

Localisation des éléments

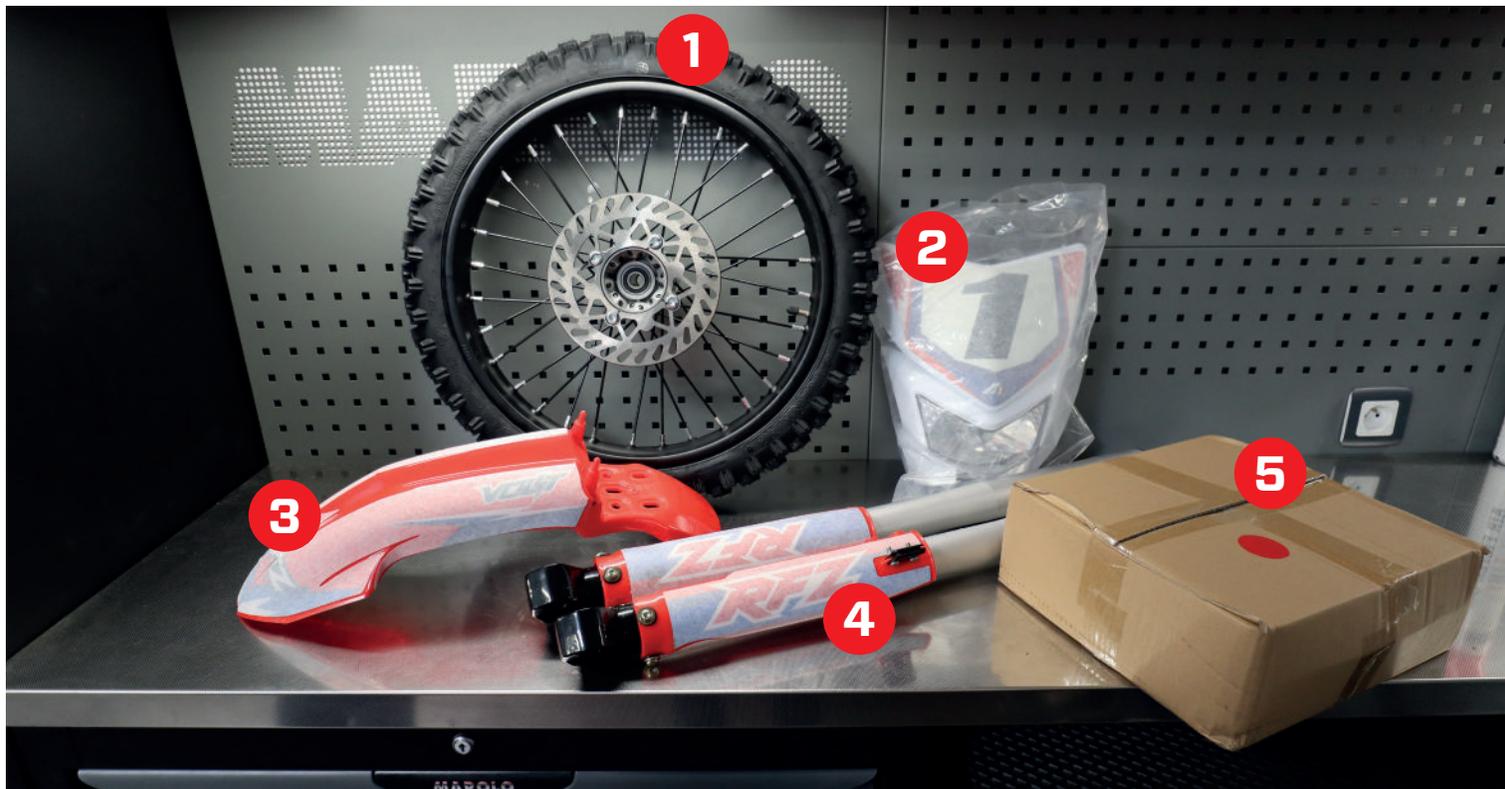




Emplacement du numéro de série :



Montage et mise en service



Les éléments à monter

1. Roue avant - 2. Plaque Enduro - 3. Garde-boue avant - 4. Suspension ou fourche avant - 5. Carton contenant le reste des éléments (voir liste page suivante).



Contenu du carton

1. Kit déco de fourche - 2 . Kit déco de carrénage - 3. Plaque Cross - 4. Mousse de guidon et sa housse - 5. Sélecteur de vitesse
6. Outils fournis - 7. Maintien de câble té de fourche - 8. Bouchon de réservoir d'essence - 9. Repose-pied - 10. Pontets supérieurs et inférieurs, écrou d'amortisseur - 11. Axe de roue avant - 12. Pédale de frein, filtre à essence de remplacement.



**Outils
nécessaires
et leurs
fonctionnalités**

// Cutter : déballer du carton

// Tournevis cruciforme :
dévisser les vis / Maintien de plaque avant

// Pince coupante :
couper les colliers plastiques

// Clé plate de 14 et cliquet de 13 :
serrer l'amortisseur

// Cliquet de 19 et clé plate de 17 :
monter la roue avant

// Clé BTR (Allen) de 6 et clé BTR de 5 :
monter les fourches

// Clé BTR (Allen) de 4 :
monter la plaque avant et la pédale de frein

// Clé plate de 8 + tournevis :
serrer le maintien du passage de câble

// Cliquet de 10 :
monter le sélecteur de vitesse et le frein avant

MONTAGE DU VEHICULE



Caisse contenant votre véhicule.



Découpez et conservez l'élément entouré en rouge (il s'agit du numéro de châssis et du numéro de moteur).



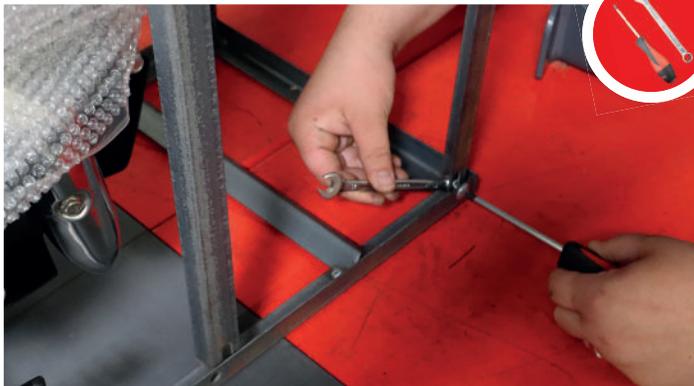
Coupez le cerclage, puis enlevez le carton.



Cutter



Retirez de la caisse les éléments à monter.



Dévissez la caisse par le bas.

 Tournevis cruciforme, clé plate de 10

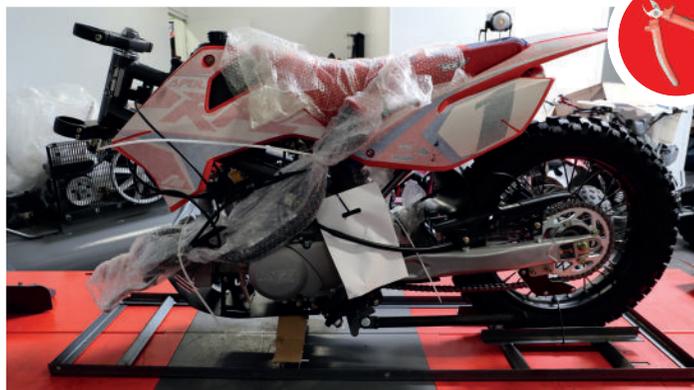


Dévisser les boulons maintenant le T de fourche supérieur à la caisse.

 Tournevis cruciforme, clé plate de 10

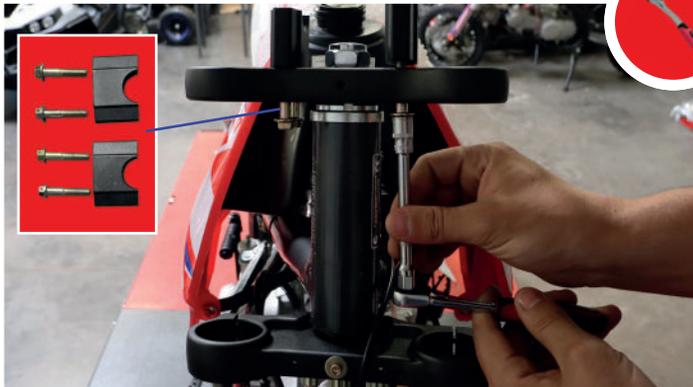


Retirez la caisse par le haut, puis retirez le papier bulle.



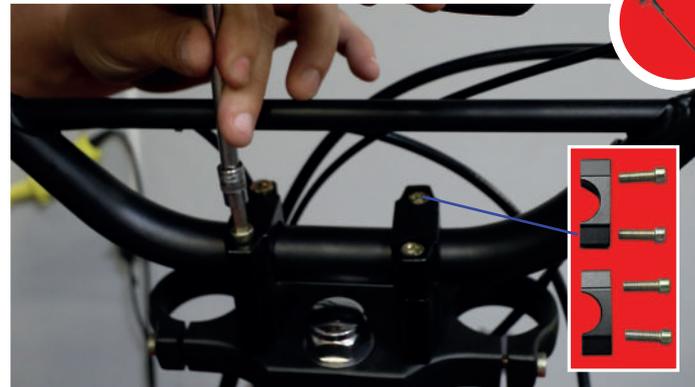
Coupez les riselants maintenant le guidon afin de le libérer.

 Cutter



Vissez les pontets inférieurs.

 Clé à cliquet 10



Positionnez le guidon, puis vissez les pontets supérieurs.

 Clé BTR 6



Basculez la moto vers l'avant afin de pouvoir monter l'amortisseur arrière.



Insérez, et vissez le boulon sur l'écrou afin de fixer l'amortisseur arrière.

 Clé plate 14 et clé à cliquet 13



Coupez le riselant retenant la roue et retirez complètement le support métallique du dessous.

 Pince coupante



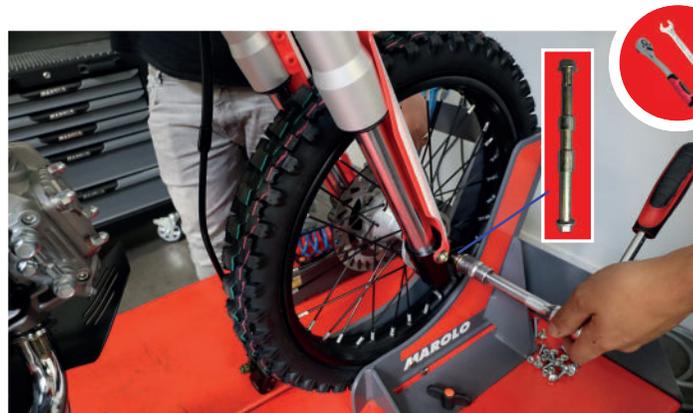
Positionnez la moto sur un trépied.



 La fourche avec le maintien de câble se positionne à gauche lorsque l'on est sur la moto.

Insérez les fourches avant puis serrez les vis des Tés inférieurs et supérieurs. Serrer jusqu'à ce que ça force puis serrer d'un quart de tour afin de verrouiller.

 Outil : Clé BTR 5 et 6



Montez la roue avant en utilisant l'axe fourni.

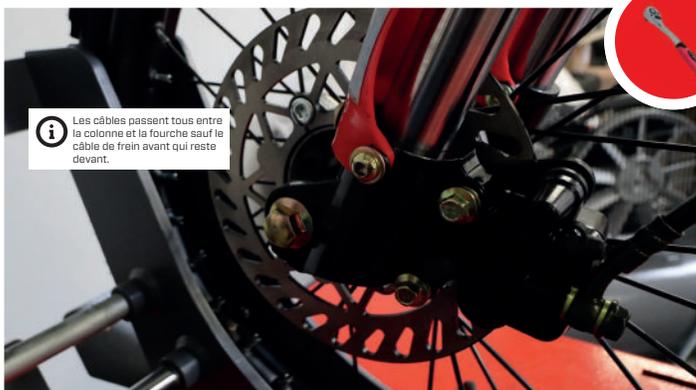
 Outil : Clé plate 17; Clé à cliquet 19



Afin de monter l'étrier de frein avant, retirer les deux vis présentes dessus.



Retirer également la cale puis jetez-la.



i Les câbles passent tous entre la colonne et la fourche sauf le câble de frein avant qui reste devant.

Fixez maintenant l'étrier de frein sur la fourche avant côté disque de frein, en utilisant les vis retirées précédemment.

 Clé à cliquet 10



Faire passer le câble de frein dans son maintien.

 Clé plate 8, tournevis cruciforme



Montage de la plaque phare. Enlevez la vis entourée sur la photo.

 Clé à cliquet XX



La mettre dans le trou de droite afin de fixer le maintien câble.

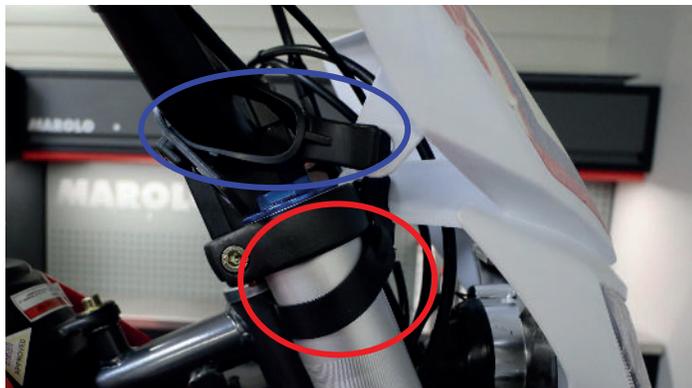
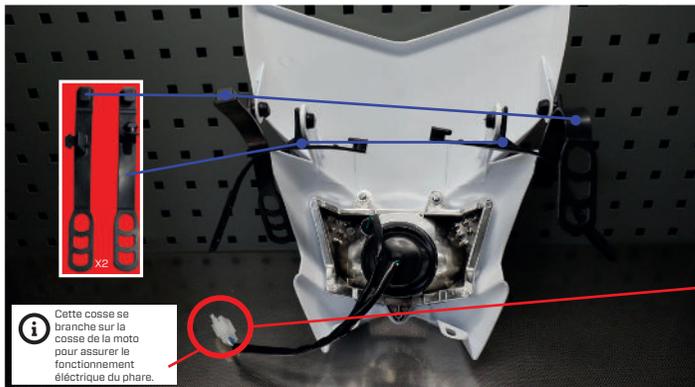


Avant de monter la plaque phare, il faut monter le garde-boue avant

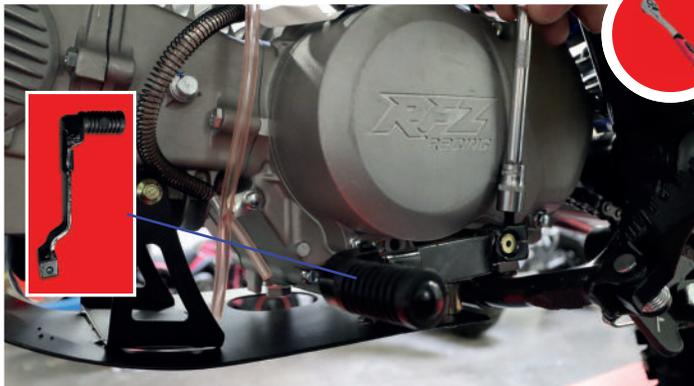


Montage du garde-boue avant. Mettez l'entretoise entre le T de fourche et le garde boue.

NOTE : Si vous souhaitez monter la plaque cross, mettez l'entretoise sous le garde-boue.



Veuillez suivre le montage suivant pour agrafer correctement les attaches de la plaque à la moto.



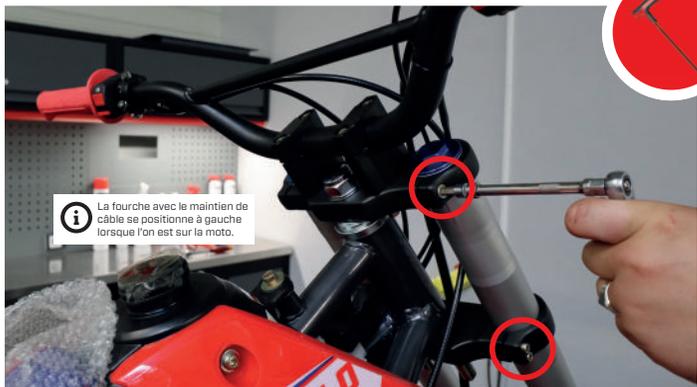
Montez le sélecteur de vitesse.

 Clé à cliquet 10



Libérez le cale-pied en coupant le riselant (l'attache plastique).

 Pince coupante



i La fourche avec le maintien de câble se positionne à gauche lorsque l'on est sur la moto.

Insérez les fourches avant puis serrez les vis des Tés inférieurs et supérieurs. Serrer jusqu'à ce que ça force puis serrer d'un quart de tour afin de verrouiller.

 Outil : Clé BTR 5 et 6



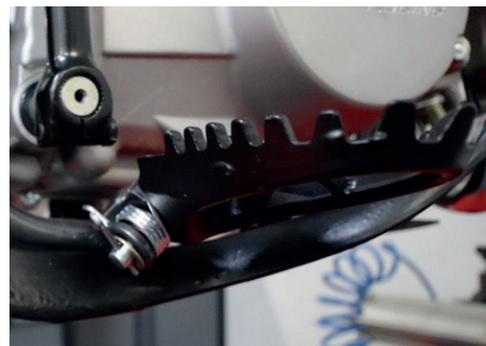
Montez la roue avant en utilisant l'axe fourni.

 Outil : Clé plate 17 ; Clé à cliquet 19

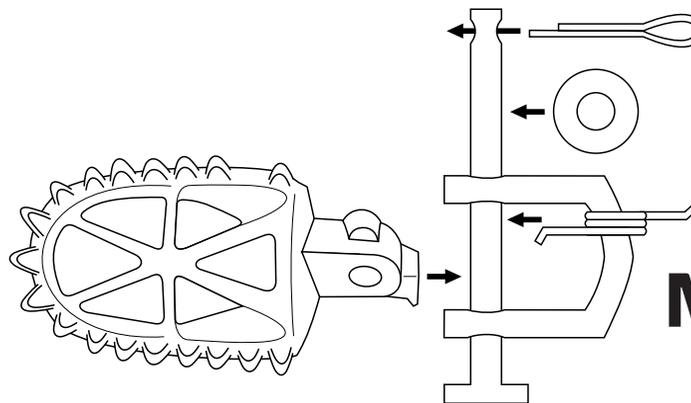
MONTAGE DES CALES-PIEDS



Insérez dans l'espace prévu à cet effet le ressort avec le côté courbé au bout en premier en même temps que le cale-pied. Insérez par le dessus la tige avec le trou dans l'orifice.



Positionnez la rondelle sur la tige. Bloquez le tout avec l'aiguille. Vérifiez que le cale-pied revient à sa position grâce au ressort, en le poussant vers le haut.



MOTO



Fixez l'embout de pédale de frein.

 Clé BTR 4



Pour enlever le papier bulle, desserrez la vis de selle.



Appuyez sur la selle et faites la glisser vers l'arrière. Réalisez la procédure en sens inverse pour la repositionner.



Placez le bouchon de réservoir, ainsi que la valve de mise à l'air (1). Vérifiez que le bouchon est bien percé (voir photo 2).



Installez la mousse sur la barre de guidon.



Collez les stickers du kit déco fournis sur les parties noires de chaque côté du réservoir à essence.



Retirez les protections blanches des stickers en tirant dessus.



Retirez la protection plastique du phare avant.



**Bravo ! Votre moto est maintenant montée.
Passons à l'étape suivante : la mise en service.**

Essence & Huile



Quelle essence utiliser ?
sans plomb 98 - SP98
Capacité du réservoir : 4,7 L



Quelle huile moteur utiliser ?
10W40 100%
Synthèse de préférence

L'huile demi-synthèse convient également. Contrôlez le niveau d'huile régulièrement, nous vous rappelons qu'un manque d'huile moteur entraîne un assèchement moteur et peut l'endommager.

La quantité d'huile à mettre est de 750ml.

Huile présente à réception :

À la réception de votre véhicule, de l'huile est déjà présente dans le moteur. Il s'agit d'huile de rodage, celle-ci vous permettra de faire le rodage de votre véhicule.

La durée du rodage conseillé équivaut à un plein d'essence. À la fin de ce plein, il sera nécessaire de réaliser la première vidange.



//Préparation de la moto avant de rouler

Il est impératif que vous inspectiez votre moto avant chaque utilisation, vous assurant qu'elle fonctionnera d'une façon sûre.

Veuillez lire attentivement les informations suivantes afin que vous puissiez éviter un accident ou des dommages.

Inspection avant chaque sortie :

Contrôlez visuellement l'ensemble de la moto et plus particulièrement les éléments suivants avant de piloter votre moto

Carburant : Ouvrez le bouchon de réservoir d'essence et contrôlez le niveau de carburant. Ajoutez du carburant si nécessaire et assurez-vous que le bouchon de réservoir d'essence soit correctement fixé

Fuites : Contrôlez l'ensemble de la moto pour détecter d'éventuelles fuites de liquides

Huile moteur : Contrôlez le niveau d'huile et faites l'appoint si nécessaire

Préparatifs :

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.

Conditions :

- Le moteur doit être froid.
- Vérifier le niveau d'huile moteur grâce à sa jauge.
- **Lorsque le niveau d'huile moteur n'atteint pas le milieu de la jauge ou de l'oeil :**
 - >>> Faire l'appoint d'huile moteur.

Bougie d'allumage et antiparasite : Assurez-vous que la bougie et l'antiparasite soient bien fixés

Pneumatiques : Examinez l'état général des pneumatiques et contrôlez la pression. Attention les pneus doivent être froids, sinon la vérification sera imprécise. Si la pression est insuffisante, rétablissez la pression d'air.

La vérification de la pression des pneus est l'entretien le plus simple et le plus important à effectuer sur les pneus. En contrôlant et en adaptant la pression des pneus régulièrement, les pneus seront moins enclins à s'abîmer en cas de chocs et obstacles sur les pistes. De plus, un gonflage correct des pneus assure la meilleure combinaison de maniabilité, longévité de la bande de roulement et confort de pilotage



Pression des pneus recommandée (avant et arrière) :
Entre 1.5 et 2 bars, selon le terrain.

De plus, la vérification de l'usure de la bande de roulement est essentielle. Le pneu doit être remplacé lorsque les crampons ne sont plus efficaces ou quand la conduite semble altérée. Le contrôle des tiges de valves est important. Contactez votre revendeur si une valve est inclinée ou paraît endommagée. Ceci pourrait causer un éclatement du pneu et un accident.

Examinez vos pneus avant chaque sortie. Cherchez d'éventuelles fissures, cailloux ou autres éléments coincés dans le pneu et enlevez-les.



Scannez le QR Code pour visionner le tuto pour le réglage des jantes.

Jantes et rayons : Contrôlez l'état des jantes et le serrage des rayons. Ce genre d'entretien est aussi absolument nécessaire au niveau des rayons qui ont tendance à se desserrer, surtout en début de vie du véhicule ou de la roue. Il faut ainsi sur les premières sorties les resserrer très régulièrement.

Pour cela, se munir d'une clé à rayon et venir resserrer d'un demi-tour chacun des rayons, à tour de rôle, et de continuer à répéter l'opération jusqu'à ce que les rayons soient bien tendus.



La bonne tension des rayons peut également se contrôler au son.

Bruit aigu : Le rayon est bien tendu

Bruit sourd : Le rayon est détendu

Chaîne de transmission : Contrôlez la tension de la chaîne et ajustez là si nécessaire. Remplacez les guides chaînes s'ils montrent des signes d'usure avancée. Il est également nécessaire de graisser votre chaîne.

Câbles : Contrôlez l'état des câbles et réglez-les si besoin. Procédez au remplacement si nécessaire.

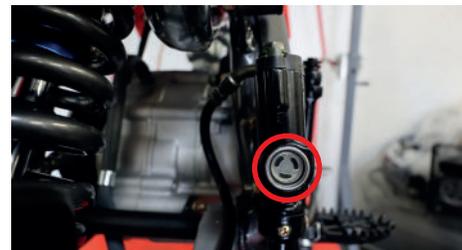
Poignée d'accélérateur : Vérifier le fonctionnement et régler si nécessaire. Actionnez la poignée afin de s'assurer qu'elle n'est pas grippée et qu'elle revient en place dès que vous la relâchez.

Freins : Actionnez les freins avant et arrière et vérifiez qu'ils fonctionnent correctement. Réglez si nécessaire.

Positionnez la moto à la verticale pour vérifier le niveau de liquide.



Jauge de niveau de frein avant



Jauge de niveau de frein arrière

Vérifiez que la jauge de niveau de liquide de frein soit remplie au minimum au deux tiers.

Vérification des plaquettes : Des plaquettes de frein usées doivent être remplacées.

Purge des freins : Si la distance de course du levier de frein avant paraît excessive, il y a probablement de l'air dans le système de freinage, qui doit être purgé.

Liquide de freins conseillé : Apollo Motors recommande d'utiliser du liquide de frein DOT 4 Ipone.



Autres contrôles : S'assurer qu'il n'y a pas de fuites de liquide. Vérifier que les flexibles et raccords ne sont pas détériorés ou percés.

Suspensions : La sécurité de votre véhicule dépend du bon fonctionnement de ses suspensions avant et arrière. En cas d'usure ou de dommage visible, faire contrôler les pièces de suspension par un revendeur Apollo Motors qui déterminera s'il est nécessaire de les remplacer.

Contrôle de la Suspension Avant

1. Serrez le frein avant et le maintenir serré. Appuyez sur le guidon et laissez le remonter, ceci à plusieurs reprises afin d'activer la fourche. Le glissement doit se faire sans contraintes et la fourche doit remonter rapidement.
2. Contrôlez visuellement tous les écrous et boulons de montage. Si vous remarquez une anomalie, contactez votre revendeur Apollo Motors qui déterminera la marche à suivre.

Contrôle de la suspension arrière

1. Placez votre moto sur un banc et appuyer fort sur le côté de la roue arrière afin de détecter tout jeu éventuel dans le roulement du bras arrière.
2. Vérifiez que les écrous de l'amortisseur sont bien serrés.
3. Si vous suspectez une éventuelle fuite ou dommage, contactez votre revendeur Apollo Motors

Rodage

Le premier plein constitue le moment le plus important de la vie du moteur. Il est également primordial, pendant cette période, de familiariser le pilote à la moto.

Lire attentivement les renseignements suivants :

Le moteur étant neuf, il faut éviter de le soumettre à un effort excessif pendant le premier plein. Les pièces mobiles du moteur doivent s'user et se roder mutuellement pour obtenir les jeux de marche corrects. Durant cette période, évitez de conduire à pleins gaz de façon prolongée et évitez tout excès susceptible de provoquer la surchauffe du moteur.

Toutefois, l'utilisation momentanée (deux à trois secondes maximum) à pleine accélération et en charge n'est pas préjudiciable au moteur. Chaque période d'utilisation à pleine accélération doit être suivie d'une longue période d'utilisation à bas régime. Le moteur peut ainsi descendre à sa température de fonctionnement normale.

Si un problème quelconque survenait au moteur durant la période de rodage, consulter immédiatement un concessionnaire Apollo.

//Pièces Principales

Cette section passe en revue les pièces principales nécessaires au fonctionnement de votre moto. Veuillez consulter l'ensemble de cette section pour vous y familiariser et ainsi bénéficier d'une conduite agréable et sûre.

Robinet d'essence ///



Marche On :

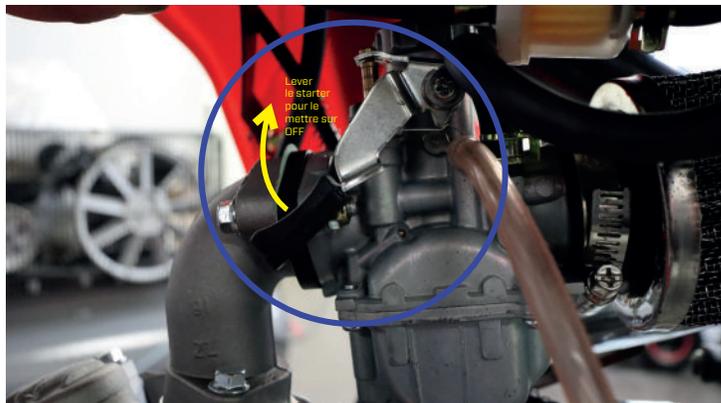
Pour mettre le moteur en marche, vous devez d'abord mettre le robinet d'essence sur la position **"MARCHE/ON"**, ce qui permet à l'essence de circuler du réservoir vers le carburateur.



Marche Off :

Lorsque vous arrêtez le moteur, mettre le robinet sur la position **"ARRET/OFF"**, afin d'empêcher la circulation de l'essence du réservoir vers le carburateur.

Commande starter



La commande du starter sert à augmenter le ratio air/carburant et aide à démarrer votre moto par temps froid. Sur la photo, le starter est mis en position ON. Pour le mettre en position OFF, il suffit de le lever comme la flèche l'indique sur la photo.

Commande d'arrêt moteur



La commande d'arrêt du moteur coupe immédiatement le moteur. Suite à un accident, si la moto se retrouve sur son côté, il suffit d'appuyer sur ce bouton pour arrêter le moteur.

Levier de frein et poignée d'accélération



Le levier de frein (poignée de droite) avant sert à ralentir ou à arrêter votre moto. Pour la faire fonctionner, tirer la poignée vers vous. Ne pas tirer trop fort, vous risqueriez un accident.

L'accélérateur contrôle la vitesse de votre moto. Avec la main droite, tournez l'accélérateur vers vous pour augmenter la vitesse. Lorsque vous tournez la main dans l'autre sens, l'accélérateur se relâche et la vitesse diminue. Ne pas enlever vos mains pendant la conduite pour éviter tout accident occasionnant des blessures. Toujours maintenir les deux mains sur le guidon lorsque vous conduisez.

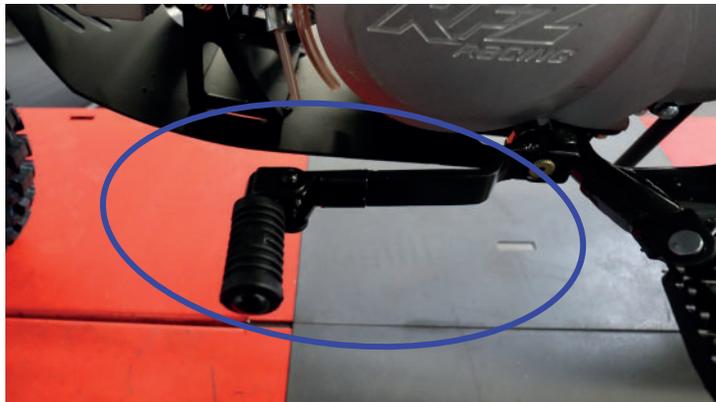
Levier d'embrayage



Le levier d'embrayage (à gauche) permet de changer de vitesse en douceur. Serrez la poignée d'embrayage de la main gauche à chaque fois que vous souhaitez changer de vitesse. Il faut toujours se servir de l'embrayage pour changer de vitesse, au risque d'endommager la boîte de vitesses, sauf pour les modèles semi-automatiques.

La molette de réglage permet de régler la garde du levier d'embrayage, plus vous desserrez la molette plus le câble va tirer sur l'embrayage. Cela va permettre de régler la course morte entre le moment où vous actionnez le levier et le moment où le câble va débrayer.

Sélecteur de Vitesse



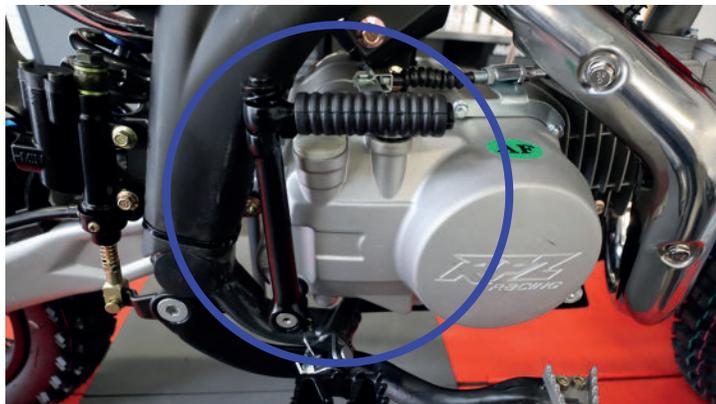
Le sélecteur de vitesses est actionné par le pied gauche. On remonte de 4 crans successifs pour passer les 4 vitesses. Il faut redescendre complètement le sélecteur pour être au point mort. (N/1/2/3/4)

Pédale de frein arrière



La pédale de frein arrière sert à ralentir ou à arrêter votre moto avec le pied droit. Appuyer lentement et méthodiquement pour réduire la vitesse de la moto.

Kick



Le kick est un levier sur le côté droit de votre moto qui sert à démarrer le moteur. Pivotez le levier vers l'extérieur et appuyez dessus avec le pied droit tout en accélérant légèrement simultanément. Dans un premier temps, appuyez doucement jusqu'à trouver le point de compression et ensuite, laissez le kick revenir à sa position d'origine et dans un second temps appuyer sur le kick jusqu'en bas avec force. Répétez cela plusieurs fois jusqu'au démarrage de votre moto.

Béquille //



La béquille sert à maintenir votre moto debout en stationnement. Lorsque vous êtes assis sur la moto, baissez la béquille avec le pied gauche. Une fois la béquille en position baissée, vous pouvez lâcher la moto.

Éléments du moteur



Préambule - Dangers

Danger d'intoxication

Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre connaissance, voire entraîner la mort. Veillez donc en permanence à une aération suffisante lorsque le moteur tourne. Utilisez un système d'aération approprié si vous démarrez ou faites tourner le moteur dans une pièce fermée

Danger de brûlure

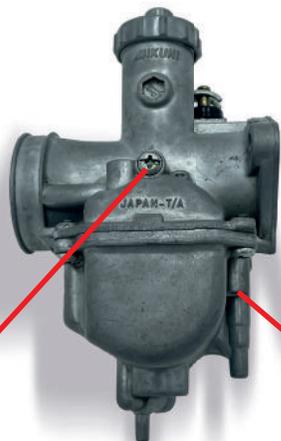
L'huile moteur et l'huile de boîte sont brûlantes lorsque le moteur de la moto tourne.

- **Portez des vêtements de protection, des gants de protection adéquats ainsi que des lunettes**
- **En cas de brûlure, passez immédiatement la zone ébouillantée sous l'eau tiède et contactez un médecin.**

Danger pour l'environnement

Certaines substances nuisent à l'environnement. Éliminez huile, lubrifiant, filtre, carburant, produits de nettoyage, liquide de frein, etc. de façon réglementaire et conformément aux dispositions en vigueur.

Le carburateur



Vis de ralenti

Vis de richesse

Le carburateur permet d'assurer le mélange entre l'air et le carburant afin de permettre le bon fonctionnement de votre moteur.

Sur le carburateur, vous trouverez deux vis qui permettent de régler son fonctionnement :

- **La vis de ralenti du carburateur**

Elle a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accélération. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.

- **La vis de richesse**

Elle permet de régler le mélange air / essence du régime de ralenti.

Le filtre à air



Votre moto dispose d'un filtre à air de 38mm sur votre carburateur. Ce filtre est métallique pour respecter une norme anti-feu. Ce filtre est particulièrement basique et ne filtre pas aussi bien qu'un filtre mousse.

En cas d'utilisation de votre moto sur du tout terrain, nous vous recommandons vivement et rapidement de remplacer le filtre d'origine par un filtre mousse qui filtrera de manière efficace les particules de poussières présentes dans l'air. Vous pourrez ainsi protéger votre segmentation d'une usure prématurée.

Bouchon de réservoir d'huile //



Le bouchon de réservoir d'huile permet d'accéder à la jauge de réservoir. Sur cette jauge, vous allez pouvoir contrôler le niveau d'huile présent dans le moteur de votre véhicule



Jauge de contrôle de niveau d'huile

//Entretien

Réglage du carburateur :

Afin d'assurer le bon fonctionnement de son véhicule, il peut être nécessaire d'effectuer des réglages sur le carburateur.

Veillez suivre les instructions suivantes quand le moteur semble tourner de façon irrégulière au point mort (quand la moto cale ou au contraire, quand il semble en accélération).

Deux réglages peuvent être réalisés, il s'agit du réglage de la vis de ralenti et de la vis de richesse.

Le réglage de ralenti du carburateur a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accéléérations. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.

Afin de procéder au réglage de la vis de ralenti, il vous suffit de régler la vis jusqu'à ce que votre moto tienne le ralenti.

La vis de richesse permet de régler le mélange air / essence du régime de ralenti.

Le réglage préconisé pour cette vis de richesse est de 2,5 tours. Pour la régler, il suffit de la visser au maximum, puis de la desserrer de 2,5 tours.

Réglage des soupapes :

Le réglage d'une soupape sur une moto est important à effectuer si le véhicule n'arrive pas à bien démarrer lorsqu'il est chaud.

Pour effectuer le réglage soupape, il est nécessaire de dévisser les 3 vis de votre carter d'allumage (partie gauche du moteur) vous allez arriver sur le volant de l'allumage avec la lettre T visible sur celui-ci.

Il sera nécessaire de démonter également l'arbre à came qui se trouve à l'avant du moteur via une vis traversante.

Vous allez visualiser sur la couronne de distribution, un trait qu'il faudra mettre en face du point dessiné sur l'avant du moteur.

Le repère T du volant d'allumage doit être en face du trait dessiné sur le moteur. Vous devrez normalement trouver un placement à 12h45. Cela vous permettra de placer votre moteur au point mort haut.

Pour le réglage soupape, il faudra également démonter les deux petites parties du haut moteur, fixées avec deux vis. Vous accéderez alors aux culbuteurs accessibles avec une clé de 9 mm.

Il sera nécessaire de desserrer l'écrou et de passer une lame de réglage de jeu de 0,05 mm pour l'admission (partie supérieure) et 0,07 mm pour le jeu à l'échappement (partie basse).

Pour se faire, vous allez avoir besoin d'un jeu de cales pour soupape.



Scannez le QR Code pour visionner le tuto pour le réglage des soupapes.

Entretien du filtre à air :

Le filtre à air sale ou obstrué pose une multitude de problèmes causés par une entrée d'air insuffisante, dont : Le manque de puissance, une surconsommation de carburant et une usure anormale de la bougie d'allumage

Pour nettoyer et entretenir un filtre à air métallique, suivre la procédure suivante :

1. Enlevez le cache en desserrant la vis de fixation
2. Enlevez le filtre à air
3. Lavez correctement avec du savon. Égouttez l'excès d'eau et laissez sécher avant de replacer le filtre
4. Une fois sec, appliquez une mince couche de graisse spécifique aux filtres à air.
6. Remettez le filtre à air en attachant la vis de fixation



Conseil pour graisser le filtre à air double mousse :

1. Séparez la deuxième mousse qui entoure votre filtre à air
2. Pulvérisez uniquement à l'extérieur le produit graissant sur tout le filtre à air
3. Nous vous invitons à prendre des gants ou un sac plastique pour pouvoir malaxer le filtre et répartir uniformément la graisse sur celui-ci.
4. Une fois le filtre à air bien graissé, nous vous invitons à remettre la deuxième mousse autour de votre filtre à air.
5. Installez votre filtre à air sur votre carburateur.
6. Nous vous invitons à ne pas trop serrer le collier métallique dans le but de ne pas couper la partie en caoutchouc.

Procédure de vidange :

1. Faites chauffer le moteur complètement puis éteignez-le et attendez quelques minutes afin que l'huile retombe
2. Mettez la moto sur une surface plane
3. Placez un récipient de récupération d'huile de vidange sous la moto
4. Dévissez la vis de vidange et laissez l'huile s'écouler. Faites basculer la moto doucement de gauche à droite afin d'assurer une vidange totale
5. Versez la nouvelle huile dans le réservoir (côté kick) (750ml)
6. Vissez le bouchon de remplissage / jauge
7. Allumez le moteur pendant environ 5 minutes, éteignez et laissez reposer 3 minutes
8. Vérifiez le niveau d'huile et mettez à niveau si nécessaire
9. Vérifiez la présence d'éventuelles fuites

Roues et pneus :

ROUE AVANT

• Démontage de la roue avant :

1. Placez la moto sur une béquille centrale pour en assurer la stabilité
2. Dévissez l'écrou d'axe de roue pour l'axe de roue
3. Retirez l'axe
4. Retirez la roue

• Remplacement :

1. Suivez la procédure de démontage en sens inverse
2. Serrez l'axe
3. Vérifiez le réglage du frein avant



Axe de roue

Écrou d'axe



ROUE ARRIERE

• Démontage de la roue arrière :

1. Placez la moto sur une béquille centrale pour en assurer la stabilité
2. Retirez l'écrou d'axe arrière ainsi que le bouchon d'axe
3. Faites glisser la roue avant et désengagez la chaîne
4. Retirez l'axe
5. Retirez la roue

• Remplacement :

1. Effectuez la procédure de démontage, à l'envers
2. Serrez l'axe
3. Tournez la roue pour s'assurer d'un bon montage
4. Freinez avec le frein arrière. Ajustez si nécessaire
5. Ajustez la chaîne de transmission secondaire



Écrou d'axe

Axe de roue

Boulon de
réglage de chaîne

Contre-écrou

PNEUS

• Remplacement du pneu :

Quand l'usure est visible ou que le pneu a été endommagé, il faut le remplacer. Veillez à utiliser des pneus adaptés à votre moto.

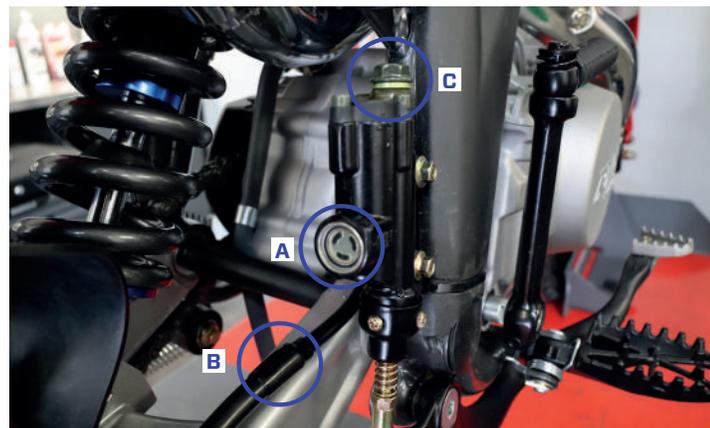
- Pneu avant : 17", nous recommandons des 70/100-17
- Pneu arrière : 14", nous recommandons des 90/100-14

Il est recommandé de changer de chambre à air en même temps que le remplacement d'un pneu usagé.

FREINS

Votre moto Apollo Motors est équipée de freins à disques de la meilleure qualité, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. La seule opération que vous devez effectuer est la purge des freins et le remplacement des plaquettes. Un entretien convenable (conforme au planning d'entretien) garantira à vos freins de bonnes conditions de sécurité. Pour cela, suivre les instructions ci-après (purgé des Freins avant et arrière).

Pour toutes interventions sur les freins, consulter votre revendeur Apollo



A : Réservoir du liquide de frein / B : Durite de frein / C : Vis du bouchon de réservoir



D : Vis de purge (frein avant)



E : Vis de purge (frein arrière)

- *Ajout liquide de frein avant & arrière*

Tout déversement de liquide de frein risque d'endommager sérieusement les surfaces peintes. C'est également nuisible pour certaines pièces en caoutchouc. Faire preuve de prudence lors du retrait du bouchon du réservoir ; s'assurer au préalable que le réservoir est à l'horizontale.

- ***Toujours utiliser du liquide de frein DOT 4 neuf provenant d'un contenant scellé lors de l'entretien du système. Ne pas mélanger différents types de liquide, car ils peuvent être incompatibles.***
- ***Le liquide de frein recommandé est le liquide de frein DOT 4 Ipone ou équivalent.***

1. Déposer les vis du bouchon du réservoir du frein avant, le bouchon de réservoir et le diaphragme.
2. Remplir le réservoir avec du liquide de frein DOT 4 jusqu'au repère de niveau supérieur. Ne pas trop remplir.
3. Poser le diaphragme et le bouchon du réservoir.
4. Serrer les vis du bouchon du réservoir du frein avant

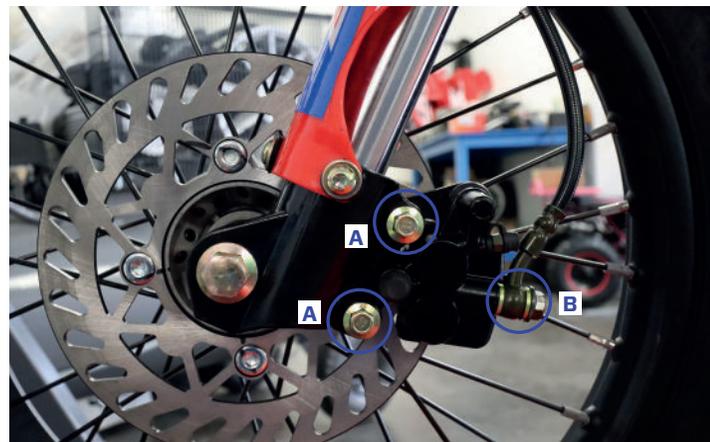
Usure des plaquettes de frein

L'usure des plaquettes de frein dépend de l'intensité de l'utilisation et des conditions de la piste. (En général, les plaquettes de frein s'usent plus rapidement dans des conditions de routes humides et sales.) Inspecter les plaquettes de frein à chaque intervalle d'entretien régulier.

- **Plaquettes de frein avant :**
Contrôler les plaquettes de frein au niveau de la roue avant pour déterminer leur usure. Si l'une des plaquettes de frein est usée en un point quelconque et atteint une épaisseur de 1,0 mm, les deux plaquettes de frein doivent être remplacées.

- **Plaquettes de frein arrière :**
Contrôler les plaquettes de frein depuis l'arrière de l'étrier pour déterminer leur usure. Si l'une des plaquettes de frein est usée en un point quelconque et atteint une épaisseur de 1,0 mm, les deux plaquettes de frein doivent être remplacées.

Remplacement des plaquettes avant (respecter les consignes suivantes) :



(A) Écrous de fixation de l'étrier du frein (B) Étrier

Remplacement des plaquettes avant (respecter les consignes suivantes) :

1. Écarter les plaquettes de façon à repousser les pistons.
2. Retirer les écrous de l'étrier de la fourche avant (A).
3. Défaire les plaquettes de frein (C).
4. Placer les plaquettes neuves dans l'étrier.
5. Remettre en place l'étrier sur la fourche et serrer les écrous de fixation et amorcer le frein

Remplacement des plaquettes arrière (respecter le consignes suivantes)



(B) Étrier

Remplacement des plaquettes arrière (respecter le consignes suivantes)

1. Retirer la roue arrière.
2. Retirer les deux écrous.
3. Retirer l'étrier.
4. Défaire les plaquettes de frein.
5. Placer une petite plaquette neuve sur le piston.
6. Placer une grande plaquette neuve sur la face intérieure de l'étrier.
7. Remettre en place l'étrier sur le bras oscillant et serrer les écrous de fixation
8. Remettre les caches écrous et amorcer le frein.

Autres contrôles

Vérifier que le levier de frein avant et la pédale de frein arrière sont correctement positionnés et que les boulons de fixation sont serrés. S'assurer qu'il n'y a pas de fuites de liquide. Vérifier que les flexibles et raccords ne sont pas détériorés ou percés.

//Nettoyer la moto

Garder sa moto propre

Maintenir sa moto propre permet d'augmenter sa durée de vie et lui permet de conserver l'aspect du neuf plus longtemps. Le lavage de la moto est indispensable pour détecter les éventuelles fuites, fissures et dommages qui pourraient avoir de graves conséquences.

Détérioration du matériel

Une utilisation inappropriée d'un nettoyeur à haute pression peut endommager ou détériorer les composants. Une pression trop élevée entraîne des dysfonctionnements et détériore les composants. L'eau sous haute pression pénètre dans les composants électriques, les connecteurs, les câbles d'accélérateur, les paliers etc.

Recommandations pour le lavage :

1. Lavez toujours une moto froide. Si vous venez de l'utiliser, attendez son complet refroidissement
2. Bouchez la sortie de pot d'échappement avec un bouchon de lavage d'échappement pour que l'eau n'y entre pas
3. Protégez le filtre à air avec une chaussette de lavage.
- 4- Rincez la moto à l'eau claire
5. Utilisez un savon doux adapté au lavage des véhicules et frottez le bas de la moto avec une éponge
6. Utilisez un dégraissant doux si nécessaire
7. Rincez la moto à l'eau claire
8. Utilisez un chiffon doux (ou peau de chamois) pour essuyer la moto
9. Lubrifiez la chaîne
10. Démarrer la moto et laissez le moteur tourner quelques minutes
11. Par précaution, roulez à vitesse réduite et actionnez les freins quelques fois. Ceci finira de sécher les pièces mobiles qui fonctionneront mieux

//Stocker la moto

Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, il est préférable d'effectuer (ou de faire effectuer) les travaux suivants :

Avant de remiser la machine, vérifier l'état d'usure et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer les travaux d'entretien, de réparation et les transformations durant la morte-saison, car les ateliers sont alors moins chargés. L'attente est ainsi moins longue qu'en début de saison.

Ne jamais faire tourner le moteur d'une moto remise pour un court instant. En effet, il n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les soupapes et l'échappement.

- Retirer la moto du socle réglable.
- Effectuer les opérations de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service.
- Effectuer un essai sur route

Merci de suivre les étapes suivantes :

1. Nettoyez la moto soigneusement
2. Lubrifiez la chaîne ainsi que les câbles d'accélérateur et l'embrayage
3. Allumer la moto et roulez environ 5 minutes. Éteindre le moteur et vidangez l'huile moteur
4. Videz le réservoir d'essence ainsi que la cuve du carburateur. Cela évitera leur détérioration
5. Évacuez le carburant dans un récipient adapté (vérifiez les dispositions en vigueur concernant l'utilisation et le recyclage de l'essence)
6. Enlevez la bougie d'allumage. Enduisez le cylindre d'huile et inclinez la moto jusqu'à ce que le cylindre entier soit lubrifié. Remettez la bougie.
7. Placez la moto sur une béquille centrale afin que les pneus ne touchent pas le sol
8. Pour éviter la rouille, placez un plastique de protection sur le tuyau d'échappement
9. Pour terminer, couvrez la moto pour éviter la poussière. Utilisez un tissu en coton, pas de plastique. Le plastique empêcherait l'air de circuler

//Remise en fonctionnement de la moto

Après un entreposage, il est impératif de suivre cette procédure afin d'assurer une bonne remise en route de la moto :

1. Enlevez le tissu. Dépoussiérez et/ou lavez la moto
- 2.- Procédez à l'ensemble des vérifications présentes dans cette notice
3. Remettre de l'huile moteur
4. Remplissez le réservoir d'essence
5. Lubrifiez la chaîne
6. Testez la moto lentement afin de vérifier si tout fonctionne parfaitement

//Transport

Pour transporter en toute sécurité votre nouvelle moto, merci de suivre les conseils suivants :

1. Utilisez une rampe de chargement appropriée à votre moto
- 2.- Assurez-vous que le moteur est éteint, le contacteur sur OFF et l'arrivée d'essence fermée. Utilisez toujours les sangles d'arrimage adaptées à la moto. N'utilisez pas de corde standard, celle-ci pouvant se détacher et entraîner la chute de la moto dans le camion ou de la remorque, causant ainsi éventuellement un accident.
3. Assurez-vous que la moto est bien arrimée en l'attachant par la roue avant ou le guidon, vers l'avant du véhicule. Attachez les extrémités supérieures des sangles de chaque côté du guidon
4. Tirez sur les sangles des deux côtés à la fois jusqu'à ce que la fourche se trouve en position mi-basse
5. Assurez-vous que l'extrémité arrière de la moto est bloquée

//Démarrer la moto

Merci de suivre les étapes suivantes pour la mise en route de la moto :

1. Mettez la moto au point mort.
2. Ouvrez l'arrivée d'essence en tournant le robinet (¼ de tour) sur la position ON.
3. Positionnez le contacteur ON/OFF sur la position ON
4. Si le moteur est froid, actionnez le starter
5. Démarrez au kick (Ne pas accélérer). Actionnez le kick de haut en bas tout en accompagnant le mouvement
6. Une fois le moteur chaud, enlevez le starter
7. Si le moteur est déjà chaud, ou s'il ne fait pas particulièrement froid, n'utilisez pas le starter. Une fois la moto démarrée au kick, vous pouvez accélérer.

NB : Une utilisation abusive du starter peut nuire au bon fonctionnement du moteur et du cylindre.

• *Démarrage :*

- Assurez-vous que la béquille soit en position levée.
- Actionnez le levier d'embrayage avec la main gauche (débrayez)
- Passez la première vitesse avec le pied gauche
- Relâchez l'embrayage doucement et actionnez la poignée

d'accélérateur pour mettre la moto en mouvement

• *Embrayer - Passer les vitesses :*

- Actionnez le levier d'embrayage avec la main gauche en relâchant la poignée d'accélérateur de la main droite
- Actionnez le sélecteur de vitesses pour passer une vitesse
- Relâchez lentement la poignée d'embrayage et tournez lentement la poignée d'accélérateur pour mettre la moto en mouvement

• *Arrêter la moto :*

Décélérer et freinez avec les deux freins simultanément tout en dosant le freinage

Rétrogradez complètement jusqu'au point mort

En rétrogradant, le frein moteur aide à la réduction de la vitesse

À l'approche d'une courbe, réduisez votre vitesse AVANT d'atteindre la courbe, car l'utilisation des freins dans la courbe est dangereuse et peut engendrer une chute

Si vous conduisez votre moto par temps humide ou sur une chaussée glissante, faire preuve d'une grande attention en rétrogradant parce que la conduite peut être altérée par ces mauvaises conditions

• *Éteindre la moto :*

Pour éteindre la moto, mettre au point mort et mettez le contacteur ON / OFF sur la position OFF.

• *Parking :*

Si vous ne roulez plus dans la journée, fermez l'arrivée de carburant (position OFF du robinet d'essence).

//Technique de freinage

- *Rappel des techniques de freinage appropriées*

Pour le freinage normal, actionner progressivement les freins en rétrogradant sur un rapport convenable pour l'allure de la moto.

Pour une décélération maximale, fermer la poignée des gaz et actionner fermement les freins avant et arrière. Débrayez avant l'arrêt.



Rappel important pour la sécurité

- L'efficacité du freinage sera réduite si l'on n'utilise que le levier de frein ou la pédale de frein.
- Un actionnement trop brusque des commandes de frein peut provoquer le blocage des roues et affecter le contrôle de la moto.
- Dans la mesure du possible, ralentir ou freiner avant d'aborder un virage. Si l'on ferme les gaz ou freine au milieu d'un virage, les roues risquent de patiner. Un patinage des roues affecte le contrôle de la moto.
- Sur sol mouillé, sous la pluie ou sur des sols non pavés, la capacité de manœuvre et de freiner est réduite. On doit alors piloter en douceur. Des accélérations, freinages ou virages rapides peuvent faire perdre le contrôle de la moto. Pour la sécurité, être extrêmement prudent lorsqu'on freine, accélère ou tourne.
- Dans une longue descente raide, rétrograder pour disposer d'un bon frein moteur et utiliser les deux freins par intermittence. Une application continue des freins peut causer leur surchauffe et réduire ainsi leur efficacité.

Dépannage de base

Lisez attentivement ce guide de dépannage afin de vous aider à établir un diagnostic des pannes courantes et si possible à dépanner votre moto. Plus vous connaîtrez votre moto et les modes opératoires de maintenance, plus serez apte à résoudre dès leur survenue. Il est donc essentiel de passer en revue régulièrement ce guide dans le but d'être apte à comprendre et diagnostiquer rapidement les problèmes que vous pourriez rencontrer.

//Dépannage général

Nous vous invitons à suivre la vidéo suivante :



Scannez le QR Code
pour visionner la
vidéo concernant les
dépannages



Réalisez toutes les manipulations décrites, ce qui permet de régler les soucis dans 95% des cas.

Bien entendu, ces manipulations n'entraînent pas la perte de la garantie.

Si malgré ces manipulations scrupuleusement réalisées, la moto ne fonctionne toujours pas, nous vous invitons à revenir vers votre concessionnaire qui vous accompagnera.

//Démarrage difficile

Un des problèmes les plus communs est le démarrage difficile voir impossible.

Sources possibles de ces problèmes

- Le contacteur est positionné sur "OFF" et non pas sur "ON"
- Le réservoir d'essence est vide
- Le robinet d'essence est positionné sur "OFF" et non pas sur "ON"
- L'essence ne parvient pas jusqu'au carburateur, la durite est

bouchée

- La bougie est usée (il n'y a pas d'étincelle à la bougie)
- Des impuretés se trouvent dans le carburateur et l'empêchent de fonctionner correctement
- Le moteur est "noyé" . Trop de carburant dedans après trop

d'essais de démarrage.

//Freinage insuffisant

Un freinage insuffisant peut être provoqué par :

- Mauvais réglage
- Plus ou pas assez de liquide de freins
- Les freins n'ont pas été purgés correctement
- Les plaquettes ou disques sont usés

//Défaut de fonctionnement de l'embrayage

Les sources de mauvais fonctionnement de l'embrayage sont les suivantes :

- Mauvaise réglage de câble
- Usure du disque d'embrayage ou butée d'embrayage mal

réglée

- huile moteur ou l'indice de viscosité est trop élevé

//Carnet d'entretien

Merci de suivre les préconisations ci-dessous :

A FAIRE	PÉRIODICITÉ				
	Pendant les 3-4 premières sorties	A chaque sortie	Toutes les 5 sorties (8-10 heures)	Toutes les 10 sorties (20 heures)	Toutes les 30 sorties (40-50 heures)
Contrôler tension chaîne	X				
Contrôler Tension rayon	X	X			
Lavage moto		X			
Graisser la chaîne		X			
Contrôle visserie (roues et vis soutenant le moteur)		X			
Prendre le filtre à air, le nettoyer et le graisser uniquement à l'extérieur		X			
Pression des pneus			X		
Serrage au niveau de la colonne de direction			X		
Serrage niveau du collecteur d'échappement et du silencieux			X		
Vidange moteur et changement huile				X	
Changement piston (vidange moteur)					X
Changement segment du moteur					X
Changer la bougie					X